भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 809

जिसका उत्तर 23.07.2026 को दिया जाना है

राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा रणनीति और कार्य योजना

809. डॉ. हेमांग जोशी:

श्री विजय बघेल:

श्री रमेश अवस्थी:

श्री आलोक शर्मा:

श्री राजकुमार चाहर:

श्रीमती अनिता नागरसिंह चौहान:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2026 के दौरान राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा रणनीति और कार्य योजना के कार्यान्वयन की समीक्षा की है और यदि हां, तो राज्य-वार और विशेषकर मध्य प्रदेश तथा छत्तीसगढ़ का जिला-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त समीक्षा के निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है, साथ ही उक्त क्षेत्रों में चिह्नित की गई सड़क सुरक्षा से संबंधित प्रमुख समस्याएं (मुद्दे) क्या हैं;

(ग) क्या चिह्नित किए गए दुर्घटना संभावित स्थलों के सुधार, सड़क सुरक्षा अवसंरचना के विकास, दुर्घटना न्यूनीकरण कार्यों और अन्य सड़क सुरक्षा उपायों के लिए पिछले दो वर्षों के दौरान वित्तीय सहायता जारी की गई है और यदि हां, तो स्वीकृत परियोजनाओं के नामों और उनकी वर्तमान स्थिति के साथ राज्य/संघ राज्यक्षेत्र-वार, वर्ष-वार और विशेषकर मध्य प्रदेश तथा छत्तीसगढ़ का जिला-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) पृथक दुर्घटना संभावित स्थलों की मरम्मत के लिए कौन-सी प्रक्रिया अपनाई जा रही है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) और (ख) सरकार ने 4ई, अर्थात शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहनों दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे को हल करने के लिए एक बहुआयामी कार्यनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा के लिए विभिन्न पहलें की गई हैं, जिनका विवरण **अनुलग्नक** में दिया गया है।

(ग) सड़क दुर्घटना बाहुल्य स्थलों (ब्लैक स्पॉट) के सुधार कार्यों के लिए, चाहे ये कार्य चल रहे राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) विकास कार्यों के अंतर्गत किए जाएं या सामान्य बजटीय परिव्यय से स्वतंत्र (स्टैंडअलोन) रूप से किए जाएं, अलग से कोई धनराशि आवंटित नहीं की जाती है। तथापि, मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए विगत दो वर्षों के दौरान आवंटित राशि और व्यय का विवरण, जिसमें सड़क दुर्घटना वाले ब्लैक स्पॉट का सुधार कार्य भी शामिल है, निम्नानुसार है:

मध्य प्रदेश:

वर्ष	आवंटन (₹ करोड़ में)	व्यय (₹ करोड़ में)
2024-25	7819	7799
2025-26	10697	10,519
2026-27 (30.06.2026 तक)	2604	2193

छत्तीसगढ़:

वर्ष	आवंटन (₹ करोड़ में)	व्यय (₹ करोड़ में)
2024-25	2392	2280
2025-26	3705	3682
2026-27 (30.06.2026 तक)	1035	684

जहां तक राज्य सरकार या उसके अधीनस्थ संस्थाओं या स्थानीय सरकारों के अधीन सड़कों और राजमार्गों का संबंध है, वित्तीय प्रावधानों सहित ऐसी सड़कों पर ब्लैक स्पॉट का सुधार कार्य संबंधित राज्य सरकार की दायित्व के अंतर्गत आता है।

(घ) ब्लैक कॉरिडोर के तत्काल सुधार के लिए अल्पकालिक सुधार उपायों में सड़क चिह्नों, साइनेज, क्रैश बैरियर, सड़क स्टड, डेलिनेटर, अनधिकृत मीडियन ओपनिंग को बंद करना, यातायात नियंत्रण के उपाय आदि शामिल हैं। स्थल की आवश्यकता के अनुसार ब्लैक कॉरिडोर के स्थायी सुधार उपायों के रूप में सड़क ज्यामिति में सुधार, जंक्शन सुधार, कैरिजवे के स्पॉट चौड़ीकरण, अंडरपास/ओवरपास का निर्माण आदि जैसे दीर्घकालिक उपाय भी किए जाते हैं। दीर्घकालिक सुधार कार्यों में भूमि अधिग्रहण, वन मंजूरी और जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण जैसी निर्माण-पूर्व गतिविधियां शामिल हैं, जिसमें पर्याप्त समय लगता है।

अनुलग्नक

'राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा रणनीति और कार्य योजना' के संबंध में डॉ. हेमांग जोशी एवं अन्य के द्वारा दिनांक 23.07.2026 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 809 के भाग (क) और (ख) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक।

सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा सड़क सुरक्षा के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण: -

(1) शिक्षा:

i. पूरे देश में राज्य/जिला स्तर पर ड्राइविंग प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर), क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) की स्थापना हेतु एक योजना लागू करना। हाल ही में, संशोधित योजना दिशानिर्देश जारी किए गए हैं जिनमें ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता में वृद्धि और पात्रता मानदंडों को सुव्यवस्थित किया गया है। इसके अतिरिक्त, प्रशिक्षण-परीक्षण क्लस्टर दृष्टिकोण के तहत ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों (डीटीआई) के साथ मिलकर स्वचालित परीक्षण केंद्र (एटीएस) स्थापित करने के लिए प्रोत्साहन राशि की शुरुआत की गई है।
ii. सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता बढ़ाने और सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों के संचालन के लिए सड़क सुरक्षा समर्थन योजना संचालित करता है।
iii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढ़ीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह मनाना।

(2) इंजीनियरिंग:

2.1 सड़क इंजीनियरिंग

i. सभी राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) का तृतीय पक्ष के लेखा परीक्षक/विशेषज्ञों के माध्यम से सड़क सुरक्षा ऑडिट (आरएसए) सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव आदि में कराना अनिवार्य कर दिया गया है।
ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स/दुर्घटना संभावित स्थानों को चिह्नित करने और सुधार करने को उच्च प्राथमिकता देना।
iii. मंत्रालय के अधीन आने वाली सड़क स्वामित्व एजेंसियों के प्रत्येक क्षेत्रीय कार्यालय में सड़क सुरक्षा अधिकारी (आरएसओ) को आरएसए और अन्य सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों की देखरेख करने के लिए अभिहित किया गया है।
iv. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार गृह स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) परियोजना शुरू की गई है।
v. एक्सप्रेसवे और राष्ट्रीय राजमार्गों पर साइनेज के प्रावधान के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं, ताकि वाहन चालकों को बेहतर दृश्यता और सहज मार्गदर्शन मिल सके।

vi. सड़क डिजाइन, निर्माण और रखरखाव के लिए समय-समय पर केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित मानकों का अनुपालन करने में विफल रहने के बारे में मोटर यान अधिनियम, 1988 में प्रावधान किए गए हैं।

2.2 वाहन इंजीनियरिंग:

वाहनों को सुरक्षित बनाने के लिए विभिन्न पहलें की गईं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:-

i. वाहन की अगली सीट पर चालक के बगल में बैठे यात्री के लिए एयरबैग का अनिवार्य प्रावधान।

ii. मोटर साइकिल पर सवारी करने या उस पर ले जाए जाने वाले चार वर्ष से कम आयु के बच्चों के लिए सुरक्षा उपायों से संबंधित निर्धारित मानदंड। इसमें सुरक्षा हार्नेस, क्रैश हेलमेट के उपयोग को भी निर्दिष्ट किया गया है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित रखा गया है।

iii. निम्नलिखित सूचीबद्ध सुरक्षा प्रौद्योगिकियों के फिटमेंट के लिए अनिवार्य प्रावधान:-

एम1 श्रेणी के वाहनों के लिए:

क. ड्राइवर और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर (एसबीआर)

ख. सेंट्रल लॉकिंग सिस्टम के लिए मैनुअल ओवरराइड

ग. अति रफ्तार चेतावनी प्रणाली

सभी एम और एन श्रेणी के वाहनों के लिए:

क. रिवर्स पार्किंग चेतावनी प्रणाली

iv. एल [चार पहियों से कम वाले मोटर वाहन और क्वाड्रिसाइकिल शामिल है] एम [यात्रियों को परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन] और एन [माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन, जो बीआईएस मानकों में निर्धारित शर्तों के अधीन माल के अलावा व्यक्तियों को भी ले जा सकते हैं] श्रेणियों के कुछ वर्गों के लिए अनिवार्य एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस)।

v. दो पहिया, तिपहिया, क्वाड्रिसाइकिल, दमकल, एंबुलेंस और पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहनों में गति सीमित करने वाली विशिष्टता/गति सीमित करने वाला उपकरण अनिवार्य किया गया।

vi. स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण के लिए नियम प्रकाशित किए गए, जो स्वचालित उपकरणों के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांच की प्रक्रिया और एटीएस द्वारा फिटनेस प्रमाण पत्र देने की प्रक्रिया को परिभाषित करते हैं। इन नियमों में दिनांक 31.10.2022 और दिनांक 14.03.2024 को और संशोधन किया गया है।

vii. प्रोत्साहन/हतोत्साहन के आधार पर वाहन स्क्रैपिंग नीति तैयार की गई और पुराने, अनुपयुक्त और प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के लिए एक पारिस्थितिकी तंत्र बनाया गया।

viii. स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांचने के लिए केंद्रीय सहायता से प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में एक आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने की एक योजना तैयार की गई।

ix. यात्री कारों की सुरक्षा रेटिंग की अवधारणा को शुरू करने और उपभोक्ताओं को सूचित निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाने के लिए भारत न्यू कार एसेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

x. मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम) और बस बॉडी बिल्डरों द्वारा बसों के विनिर्माण के क्षेत्र में निर्धारित समान अवसर के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

xi. 1 अक्टूबर, 2025 को या उसके बाद निर्मित एन2 (3.5 टन से अधिक लेकिन 12.0 टन से अधिक नहीं के सकल वाहन भार वाला माल वाहन) और एन3 (12.0 टन से अधिक सकल वाहन भार वाला माल वाहन) श्रेणी के वाहनों के केबिन के लिए अनिवार्य एयर कंडीशनिंग प्रणाली लगाना अनिवार्य किया गया।

xii. एम, एन और एल7 श्रेणी के मोटर वाहनों में सुरक्षा बेल्ट असेंबलियों, सुरक्षा बेल्ट एंकरेज और सुरक्षा बेल्ट और नियंत्रण प्रणाली संस्थापन के लिए संशोधित मानकों की प्रयोज्यता के प्रावधान करने के लिए सुरक्षा बेल्ट, नियंत्रण प्रणाली और सुरक्षा बेल्ट रिमांइडर के मानकों के संशोधन के लिए 1 अप्रैल 2025 को नियम प्रकाशित किए गए। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2025 को और उसके बाद निर्मित श्रेणी एम1 के वाहनों को एआईएस-145-2018 के अनुसार आगे की ओर वाली सभी पिछली सीटों के लिए सुरक्षा बेल्ट रिमाइंडर की आवश्यकता को पूरा करना होगा।

xiii. मध्यम और भारी शुल्क वाहनों में सक्रिय सुरक्षा सुविधाओं के लिए प्रकाशित नियम, जो एम2, एम3, एन1, एन2, एन3 और क्वाड्रिसाइकिल (1 जनवरी, 2027 से नए मॉडल के लिए और 1 अक्टूबर, 2027 से मौजूदा मॉडल के लिए प्रभावी) के लिए एंटी-लॉक ब्रेकिंग, एंड्योरेंस ब्रेकिंग सिस्टम सहित ब्रेकिंग सिस्टम, और वाहन स्थिरता फंक्शन (वीएसएफ), लेन प्रस्थान चेतावनी प्रणाली (एलडीडब्ल्यूएस), ड्राइवर का उनींदापन और ध्यान चेतावनी प्रणाली, ब्लाइंड स्पॉट सूचना प्रणाली और एम2, एम3, एन2 और एन3 श्रेणियों के वाहनों के लिए चेतावनी सूचना प्रणाली (1 अक्टूबर, 2027 से नए मॉडल के लिए और 1 जनवरी, 2028 से मौजूदा मॉडल के लिए प्रभावी) प्रदान करते हैं।

xiv. ध्वनिक वाहन चेतावनी प्रणाली (एवीएएस) के लिए प्रकाशित नियम जोकि एआईएस-173 श्रवण मानकों के अनुरुप हों, को इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए अनिवार्य कर दिया गया है। यह आवश्यकता 1 अक्टूबर 2026 को या उसके पश्चात् निर्मित नए वाहन मॉडल और 1 अक्टूबर 2027 को या उसके पश्चात् निर्मित मौजूदा वाहन मॉडल पर लागू होती है। चूंकि इलेक्ट्रिक वाहन कम गति पर लगभग शांतिपूर्ण ढंग से संचालित करते हैं, इसलिए एवीएएस पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों और विशेष रूप से दृष्टिबाधित व्यक्तियों को आने वाले

वाहन के बारे में सचेत करने के लिए एक श्रव्य चेतावनी ध्वनि उत्पन्न करता है, जिससे सड़क सुरक्षा बढ़ती है।

(3) प्रवर्तन

i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करने और यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रतिवारण बढ़ाने और प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से सख्त प्रवर्तन के लिए कठोर शास्तियों का प्रावधान करता है। यातायात प्रबंधन और प्रवर्तन अनिवार्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में है। जबकि केंद्र सरकार मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आता है।

ii. सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए नियम जारी किए गए। ये नियम भारत के दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के अंतर्गत आने वाले शहरों में राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और महत्वपूर्ण जंक्शनों पर उच्च जोखिम और उच्च सघनता वाले गलियारों पर इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरण लगाने के लिए विस्तृत प्रावधान निर्दिष्ट करते हैं।

iii. केंद्रीय सरकार, दिनांक 20.01.2026 की अधिसूचना के अनुसार केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 167 और 167ए में संशोधन करके यातायात चालान जारी करने, भुगतान करने और उनका निपटारा करने के लिए एक पारदर्शी, प्रौद्योगिकी-संचालित और समयबद्ध ई-चालान ढांचा स्थापित किया गया है। चालान की ऑनलाइन चुनौती, स्वचालित अधिसूचनाएं और अनुपालन और सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए संशोधनों में सुदृढ़ प्रवर्तन उपायों का भी प्रावधान है।

iv. सरकार ने राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड नियमावली, 2025 को अधिसूचित किया है और उक्त नियमों के प्रावधानों के अनुसार, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन किया गया है और का.आ. 3505(अ) दिनांक 29.06.2026 के अनुसार अधिसूचित किया गया है।

v. केंद्रीय सरकार ने एक लैप्स ना होने वाले राज्य सड़क सुरक्षा कोष की स्थापना के माध्यम से और जमीनी स्तर पर लक्षित सड़क सुरक्षा उपाय करने के लिए जिला सड़क सुरक्षा समितियों को सशक्त बनाकर सड़क सुरक्षा उपायों के निरंतर वित्तपोषण और जवाबदेह कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए राज्य सड़क सुरक्षा कोष (एसआरएसएफ) के गठन और उपयोग और जिला सड़क सुरक्षा समितियों को वित्तपोषण 2025 पर दिशानिर्देश तैयार किए हैं।

vi. 10 जून, 2024 को सरकार ने मोटर यान अधिनियम, 1988 के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी उपाय पर सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को परामर्शी जारी की है।

vii. सरकार ने वायु प्रदूषण और नेटवर्क उत्सर्जन को कम करने के लिए वाहन परिसंपत्तियों के त्वरित नवीनीकरण और प्रोत्साहन कार्यक्रम (परिवर्तन योजना) के तहत दिल्ली-एनसीआर में पुराने, प्रदूषणकारी वाहनों को स्वच्छ और सुरक्षित विकल्पों के साथ बदलने में तेजी लाने के लिए दिनांक 14.07.2026 को दिशानिर्देश जारी किए हैं। यह योजना वाहन स्क्रैपिंग और

पर्यावरण के अनुकूल वाहनों को अपनाने को बढ़ावा देती है, जिससे सड़क सुरक्षा में सुधार, उत्सर्जन में कमी और दीर्घकालिक गतिशीलता में वृद्धि होती है।

(4) आपातकालीन देखभाल:

i. नेक व्यक्ति (गुड समारिटन) की सुरक्षा के लिए योजना (राह-वीर के रुप में नामकरण) के दिशानिर्देशों में संशोधन किया गया है, जो सद्भावनापूर्वक, स्वेच्छा से और बिना किसी पुरस्कार या मुआवजे की अपेक्षा के दुर्घटना स्थल पर पीड़ित को आपातकालीन चिकित्सा या गैर-चिकित्सा देखभाल या सहायता प्रदान करते हैं या ऐसे पीड़ित को अस्पताल पहुँचाते हैं। योजना के अनुसार, राह-वीर के लिए पुरस्कार राशि 5,000 रुपये से बढ़ाकर 25,000 रुपये कर दी गई है।

ii. हिट एंड रन मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए मुआवजा बढ़ाया गया (गंभीर चोट के लिए 12,500 रुपये से 50,000 रुपये और मृत्यु होने पर 25,000 रुपये से 2,00,000 रुपये तक)।

iii. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके कॉरिडोर पर टोल प्लाजा पर पैरामेडिकल स्टाफ/आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन/नर्स के साथ एम्बुलेंस का प्रावधान किया है।

iv. सरकार ने 5 मई 2025 को 'प्रधानमंत्री - सड़क दुर्घटना पीड़ित अस्पताल सुविधा और सुनिश्चित उपचार (पीएम-राहत) योजना' (सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए कैशलेस उपचार योजना, 2025) को अधिसूचित किया है। इसके पश्चात्, इसके प्रभावी कार्यान्वयन को सुविधाजनक बनाने के लिए प्रक्रिया प्रवाह, हितधारक-वार मानक संचालन प्रक्रियाओं (एसओपी), और स्पष्ट रूप से परिभाषित भूमिकाओं और जिम्मेदारियों सहित विस्तृत परिचालन दिशानिर्देश 4 जून 2025 को अधिसूचित किए गए थे।

*****